

Маріупольська «підземка»

<https://www.facebook.com/portofcultures/posts/pfbid05FdXsopEA2WbebDDYhaPrqlt6gkor3S8FKQTTvgFWoB4GSF1uxuQXTHSzURMNnXh1>

15 лютого 2022, вівторок

Автор: Порт культур

Українська

Підземні переходи – явище досить молоде. Незважаючи на те, що перші їхні прототипи з'явилися понад 4000 років тому у стародавньому Вавилоні, поширення по всьому світу вони набули лише у 20 столітті, зі збільшенням потоків транспорту.



Цікаво, що підземні переходи стали особливо популярними у країнах пострадянського простору, а в країнах Західної Європи їх зустріти досить важко.

Вся справа в тому, що в багатьох містах Західної Європи будівництво підземного переходу не мало сенсу через ширину вулиць. У колишніх країнах СРСР навпаки, при розширенні міського

простору будували широкі вулиці та звичний наземний перехід у окремих місцях встановити було неможливо: великі міські автомагістралі нерідко складаються з кількох смуг руху.

Перший підземний перехід у СРСР було побудовано у 1959 році в Москві. У радянську епоху таке «рішення» вважали дуже практичним. Воно не сильно порушувало міський архітектурний вигляд і було безпечніше за звичний наземний перехід – «зебру». Крім цього, у разі війни, підземні переходи могли використовуватися як бомбосховища.

У Маріуполі будівництво переходу почалося наприкінці 1970-х років і було завершено тільки у 1986 році. За спогадами місцевих жителів, будівництво затягувалося через численні обвали ґрунту.

Виникнення єдиного у нашому місті переходу було пов'язано з різким збільшенням міського населення (а відповідно й транспорту), яке було викликано будівництвом нового цеху заводу імені Ілліча – стану 3000.

Дрібні магазинчики та стихійна торгівля у переході з'явилися не відразу, а лише у 1990-х роках. У цей час тут розташовувалося навіть невелике кафе.

У 2006 році перехід почали реконструювати. Було замінено плитку, зроблено освітлення, знесено старі кіоски та оновлено місце під торгові павільйони. На реконструкцію пішов рік, і те, як після неї став виглядати перехід, ми можемо спостерігати зараз.

Сьогодні «перехід» став ім'ям загальним. Кожен маріуполець знає, куди йти, якщо там йому призначать місце зустрічі.

У 2021 році розпочалося активне обговорення плану повномасштабної реконструкції цього місця. За задумом, із «підземки» хочуть створити невеликий торговий центр у рамках розвитку туристичної привабливості міста.

#Маріуполь #Порт_культур #Тут_варто_знати_більше

Російська

Подземные переходы – явление довольно молодое. Несмотря на то, что первые их прототипы появились более 4000 лет назад в древнем Вавилоне, распространение по всему миру они получили только в 20 веке, с увеличением потока транспорта.

Любопытно, что подземные переходы стали особенно популярны в странах постсоветского пространства, а в странах Западной Европы их встретить достаточно трудно.

Всё дело в том, что во многих городах Западной Европы, строительство подземного перехода не имеет смысла из-за ширины улиц. В бывших странах СССР наоборот, при расширении городского пространства строили широкие улицы и привычный наземный переход в отдельных местах установить было невозможно: крупные городские автомагистрали нередко состоят из нескольких полос движения.

Первый подземный переход в СССР был построен в 1959 году в Москве. В советскую эпоху такое «решение» считали очень практичным. Оно не сильно нарушало городской архитектурный облик и было безопаснее привычного наземного перехода – «зебры». Кроме этого, в случае войны, подземные переходы могли использоваться в качестве бомбоубежищ.

В Мариуполе, строительство перехода началось в конце 1970-х годов и было завершено только к 1986 году. По воспоминаниям местных жителей, постройка затягивалась из-за многочисленных обвалов грунта.

Возникновение единственного в нашем городе перехода связано с резким увеличением городского населения (а соответственно и транспорта), которое было вызвано строительством нового цеха завода имени Ильича – стана 3000.

Мелкие магазинчики и стихийная торговля в переходе появились не сразу, а только в 1990-х годах. В это время здесь находилось даже небольшое кафе.

В 2006 году переход начали реконструировать. Была заменена плитка, сделано освещение, снесены старые киоски и обновлено место под торговые павильоны. На реконструкцию ушел год и то, как после нее стал выглядеть переход, мы можем наблюдать сейчас.

Сегодня «переход» стал именем нарицательным. Каждый маріуполец знает куда идти, если там ему назначат место встречи.

В 2021 году началось активное обсуждение плана полномасштабной реконструкции этого места. По задумке, из «подземки» хотят создать небольшой торговый центр, в рамках развития туристической привлекательности города.

Англійська

Underpasses are a rather young phenomenon. In spite of the fact that their first prototypes appeared more than 4000 years ago in ancient Babylon, they became widespread all over the world only in the 20th century, with the increase of traffic flow.

It is interesting that underpasses have become especially popular in the post-Soviet countries, and in Western Europe it is difficult to find them.

The thing is that in many cities in Western Europe, it does not make sense to build an underpass because of the width of the streets. In the former countries of the USSR, on the contrary, when expanding the urban space wide streets were built, and it was impossible to install the usual underpass in some places: large urban highways often consist of several traffic lanes.

The first underpass in the USSR was built in Moscow in 1959. In Soviet times, such a «solution» was considered very practical. It didn't interfere with urban architectural look and was safer than a well-known above-ground crossing - «zebra». Moreover, in case of war, the underground passages could be used as bomb shelters.

In Mariupol, the construction started at the end of the 1970s and was not finished until 1986. According to the recollections of the locals, the construction was delayed due to numerous soil collapses.

The appearance of the only crossing in our city was connected with a sharp increase in the city's population (and, accordingly, transport), which was caused by the construction of a new shop of the Ilyich Works - Mill 3000.

Small stores and spontaneous trade in the crossing appeared not at once, but only in the 1990s. At that time there was even a small café.

In 2006 the passage started to be reconstructed. The tile was changed, illumination was done, old booths were demolished and the area was replanted with pavilions. The renovation took a year and we can now view the current state of the place.

Today the «underpass» became a common name. Each citizen of Mariupol knows where to go if he is given an appointment there.

In 2021 there started an active discussion about the plan of full-scale reconstruction of the place. According to the idea, in the «underpass» they want to create a small shopping center, as part of the development of the tourist attraction of the city.

Про автора

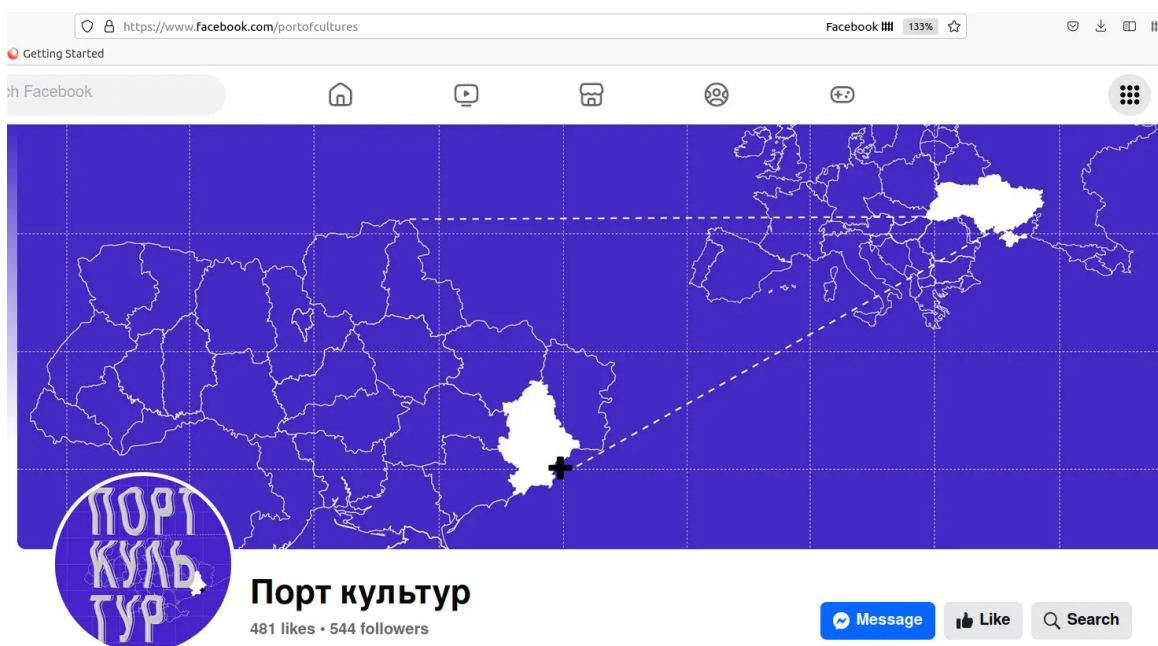


<https://web.archive.org/web/20200520055905/http://port-of-cultures.com>

«Порт Культур» - это первый в масштабах страны проект по созданию мультифункционального культурного центра с современной нарративной экспозицией о местной идентичности.

Идея создания культурного центра принадлежит Мариупольскому городскому совету. Авторами концепции являются ведущие польские и национальные эксперты в сфере создания культурных институций.

<https://www.facebook.com/portofcultures>



Скріншот - Оригінал

u/portofcultures/posts/pfbid05FdXsopEA2WbebDDYhaPrq1t6gkor3S8FKQTTvgFWoB4GSF1uxuQXT Facebook



Порт культур

February 15, 2022 · 🌐



RU ENG ↓

Підземні переходи – явище досить молоде. Незважаючи на те, що перші їхні прототипи з'явилися понад 4000 років тому у стародавньому Вавилоні, поширення по всьому світу вони набули лише у 20 столітті, зі збільшенням потоків транспорту.

Цікаво, що підземні переходи стали особливо популярними у країнах пострадянського простору, а в країнах Західної Європи їх зустріти досить важко.

Вся справа в тому, що в багатьох містах Західної Європи будівництво підземного переходу не мало сенсу через ширину вулиць. У колишніх країнах СРСР навпаки, при розширенні міського простору будували широкі вулиці та звичний наземний перехід у окремих місцях встановити було неможливо: великі міські автомагістралі нерідко складаються з кількох смуг руху.

Перший підземний перехід у СРСР було побудовано у 1959 році в Москві. У радянську епоху таке «рішення» вважали дуже практичним. Воно не сильно порушувало міський архітектурний вигляд і було безпечніше за звичний наземний перехід – «зебру». Крім цього, у разі війни, підземні переходи могли використовуватися як бомбосховища.

У Маріуполі будівництво переходу почалося наприкінці 1970-х років і було завершено тільки у 1986 році. За спогадами місцевих жителів, будівництво затягувалося через численні обвали ґрунту.

Виникнення єдиного у нашому місті переходу було пов'язано з різким збільшенням міського населення (а відповідно й транспорту), яке було викликано будівництвом нового цеху заводу імені Ілліча – стану 3000.

(1)

n/portofcultures/posts/pfbid05FdXsopEA2WbebDDYhaPrq1t6gkor3S8FKQTTvgFWoB4GSF1uxuQXT Facebook #



У Маріуполі будівництво переходу почалося наприкінці 1970-х років і було завершено тільки у 1986 році. За спогадами місцевих жителів, будівництво затягувалося через численні обвали ґрунту.

Виникнення єдиного у нашому місті переходу було пов'язано з різким збільшенням міського населення (а відповідно й транспорту), яке було викликано будівництвом нового цеху заводу імені Ілліча – стану 3000.

Дрібні магазинчики та стихійна торгівля у переході з'явилися не відразу, а лише у 1990-х роках. У цей час тут розташовувалося навіть невелике кафе.

У 2006 році перехід почали реконструювати. Було замінено плитку, зроблено освітлення, знесено старі кіоски та оновлено місце під торгові павільйони. На реконструкцію пішов рік, і те, як після неї став виглядати перехід, ми можемо спостерігати зараз.

Сьогодні «перехід» став ім'ям загальним. Кожен маріуполець знає, куди йти, якщо там йому призначать місце зустрічі.

У 2021 році розпочалося активне обговорення плану повномасштабної реконструкції цього місця. За задумом, із «підземки» хочуть створити невеликий торговий центр у рамках розвитку туристичної привабливості міста.

[#Маріполь](#)

[#Порт_культур](#)

[#Тут_варто_знати_більше](#)

Подземные переходы – явление довольно молодое. Несмотря на то, что первые их прототипы появились более 4000 лет назад в древнем Вавилоне, распространение по всему миру они получили только в 20 веке, с увеличением потока транспорта.

Любопытно, что подземные переходы стали особенно популярны в странах постсоветского пространства, а в странах Западной Европы их встретить достаточно трудно.

(2)

/portofcultures/posts/pfbid05FdXsopEA2WbebDDYhaPrq1t6gkor3S8FKQTTvgFWoB4GSF1uxuQXT Facebook III



Подземные переходы – явление довольно молодое. Несмотря на то, что первые их прототипы появились более 4000 лет назад в древнем Вавилоне, распространение по всему миру они получили только в 20 веке, с увеличением потока транспорта.

Любопытно, что подземные переходы стали особенно популярны в странах постсоветского пространства, а в странах Западной Европы их встретить достаточно трудно.

Всё дело в том, что во многих городах Западной Европы, строительство подземного перехода не имеет смысла из-за ширины улиц. В бывших странах СССР наоборот, при расширении городского пространства строили широкие улицы и привычный наземный переход в отдельных местах установить было невозможно: крупные городские автомагистрали нередко состоят из нескольких полос движения.

Первый подземный переход в СССР был построен в 1959 году в Москве. В советскую эпоху такое «решение» считали очень практичным. Оно не сильно нарушало городской архитектурный облик и было безопаснее привычного наземного перехода – «зебры». Кроме этого, в случае войны, подземные переходы могли использоваться в качестве бомбоубежищ.

В Мариуполе, строительство перехода началось в конце 1970-х годов и было завершено только к 1986 году. По воспоминаниям местных жителей, постройка затягивалась из-за многочисленных обвалов грунта.

Возникновение единственного в нашем городе перехода связано с резким увеличением городского населения (а соответственно и транспорта), которое было вызвано строительством нового цеха завода имени Ильича – стана 3000.

Мелкие магазинчики и стихийная торговля в переходе появились не сразу, а только в 1990-х годах. В это время здесь находилось даже небольшое кафе.

В 2006 году переход начали реконструировать. Была заменена плитка, сделано освещение, снесены старые киоски и обновлено место под торговые павильоны. На реконструкцию ушел год и то, как после нее стал выглядеть переход, мы можем наблюдать сейчас.

(3)

1/portofcultures/posts/pfbid05FdXsopEA2WbebDDYhaPrq1t6gkor3S8FKQTTvgFWoB4GSF1uxuQXT Facebook



мелкие магазинчики и стихийная торговля в переходе появились не сразу, а только в 1990-х годах. В это время здесь находилось даже небольшое кафе.

В 2006 году переход начали реконструировать. Была заменена плитка, сделано освещение, снесены старые киоски и обновлено место под торговые павильоны. На реконструкцию ушел год и то, как после нее стал выглядеть переход, мы можем наблюдать сейчас.

Сегодня «переход» стал именем нарицательным. Каждый мариупольец знает куда идти, если там ему назначат место встречи.

В 2021 году началось активное обсуждение плана полномасштабной реконструкции этого места. По задумке, из «подземки» хотят создать небольшой торговый центр, в рамках развития туристической привлекательности города.

Underpasses are a rather young phenomenon. In spite of the fact that their first prototypes appeared more than 4000 years ago in ancient Babylon, they became widespread all over the world only in the 20th century, with the increase of traffic flow.

It is interesting that underpasses have become especially popular in the post-Soviet countries, and in Western Europe it is difficult to find them.

The thing is that in many cities in Western Europe, it does not make sense to build an underpass because of the width of the streets. In the former countries of the USSR, on the contrary, when expanding the urban space wide streets were built, and it was impossible to install the usual underpass in some places: large urban highways often consist of several traffic lanes.

The first underpass in the USSR was built in Moscow in 1959. In Soviet times, such a "solution" was considered very practical. It didn't interfere with urban architectural look and was safer than a well-known above-ground crossing - "zebra". Moreover, in case of war, the underground passages could be used as bomb shelters.

(4)

portofcultures/posts/pfbid05FdXsopEA2WbebDDYhaPrq1t6gkor3S8FKQTTvgFWoB4GSF1uxuQXT Facebook



The first underpass in the USSR was built in Moscow in 1939. In Soviet times, such a "solution" was considered very practical. It didn't interfere with urban architectural look and was safer than a well-known above-ground crossing - "zebra". Moreover, in case of war, the underground passages could be used as bomb shelters.

In Mariupol, the construction started at the end of the 1970s and was not finished until 1986. According to the recollections of the locals, the construction was delayed due to numerous soil collapses.

The appearance of the only crossing in our city was connected with a sharp increase in the city's population (and, accordingly, transport), which was caused by the construction of a new shop of the Ilyich Works - Mill 3000.

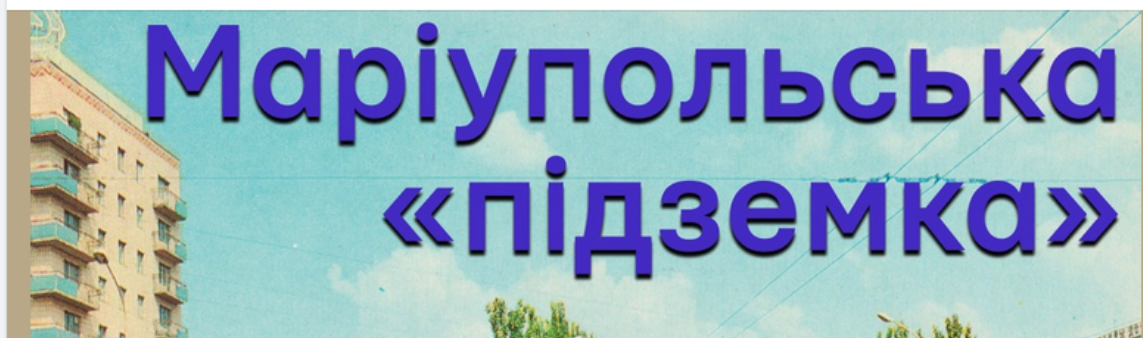
Small stores and spontaneous trade in the crossing appeared not at once, but only in the 1990s. At that time there was even a small café.

In 2006 the passage started to be reconstructed. The tile was changed, illumination was done, old booths were demolished and the area was replanted with pavilions. The renovation took a year and we can now view the current state of the place.

Today the "underpass" became a common name. Each citizen of Mariupol knows where to go if he is given an appointment there.

In 2021 there started an active discussion about the plan of full-scale reconstruction of the place. According to the idea, in the "underpass" they want to create a small shopping center, as part of the development of the tourist attraction of the city.

See Translation



(5)

1/portofcultures/posts/pfbid05FdXsopEA2WbebDDYhaPrq1t6gkor3S8FKQTTvgFWoB4GSF1uxuQXT Facebook



14

1 comment 2 shares



Like



Comment



Share

All comments ▼



Sergei Pakhomenko

Переход был одним из долгостроя города, все детство слышал разговоры ,что вот вот построят переход ,а он так и не строился , лет 10 прошло как построили. Похожим долгостроем был ДК Metallurgov

1y

Like

Reply



(6)